

Rok 1900.

Dziennik ustaw państwa

dla

królestw i krajów w Radzie państwa reprezentowanych.

Część XV. — Wydana i rozesłana dnia 3. marca 1900.

Treść: **Nr 35.** Dokument koncesyjny na kolej lokalną wązko-torową od Sinczej Wsi do Żeleznej Kapli.

35.

Dokument koncesyjny z dnia 17. lutego 1900,

na kolej lokalną wązko-torową od Sinczej Wsi do Żeleznej Kapli.

Na zasadzie Najwyższego upoważnienia nadaje w porozumieniu z interesowanymi Ministerstwami Edwardowi Engländerowi, właścicielowi fabryki w Rebcy w związku z Ernestem Zemannem, lekarzem dystryktowym i burmistrzem w Żeleznej Kapli i Józefem Grossem, właścicielem realności w Beli o to proszącemu, koncesyę do wybudowania i utrzymania w ruchu kolei żelaznej ruchozmiennej, która wybudowana być ma jako lokalna wązko-torowa od stacyi Welikowce—Sincza Wes linii Maribor—Franzensfeste c. k. uprzyw. Spółki kolei południowej do Żeleznej Kapli a to w myśl postanowień ustawy o koncesyach na koleje żelazne z dnia 14. września 1854, Dz. u. p. Nr. 238, jakoteż ustaw z dnia 31. grudnia 1894, Dz. u. p. Nr. 2 z r. 1895, z dnia 21. lipca 1896, Dz. u. p. Nr. 141 i z dnia 21. grudnia 1898, Dz. u. p. Nr. 233, pod następującymi warunkami i zastrzeżeniami:

§. 1.

Co do kolei będącej przedmiotem niniejszego dokumentu koncesyjnego, używają koncesyonaryusze dobrodziejstw w artykule V ustawy z dnia 31. grudnia 1894, Dz. u. p. Nr. 2 z r. 1895 przewidzianych.

§. 2.

Kolei koncesyonowanej zapewnia państwo na czas od otwarcia ruchu aż do upływu 76go roku okresu koncesyjnego gwarancyę czystego dochodu rocznego w sumie maksymalnej 42.600 K na zapewnienie oprocentowania po cztery od sta i kwoty na umorzenie pożyczki pierwszeństwa celem zgromadzenia kapitału zaciągnąć i w przeciągu powyższego okresu umorzyć się mającej w sumie imiennej niewięcej 1,000.000 K, a to w taki sposób, że gdyby czysty dochód roczny nie dorównywał sumie zagwarantowanej, część niedostającą uzupełni Rząd.

§. 3.

Z czystego dochodu rocznego w §. 2 zagwarantowanego obracać należy na umorzenie pożyczki pierwszeństwa, która ma być zaciągnięta, taką kwotę, jaką Rząd wyznaczy, stosownie do planu amortyzacyjnego, podlegającego jego zatwierdzeniu, według którego cały kapitał zakładowy (§. 11) umorzony być ma w ciągu okresu koncesyjnego.

§. 4.

Dodatek, który Rząd ma płacić z tytułu przyjęcia gwarancyi, wydawany będzie po poprzednim sprawdzeniu przedstawionego ze wszystkimi dowodami rachunku rocznego, najpóźniej w trzy miesiące po przedstawieniu tego rachunku.

Jednakże na wypłatę umówionych odsetek od pożyczki, tudzież na umarzanie pożyczki stosownie do planu w oznaczonych terminach pła-

tności, skarb będzie i pierwiej wydawał kwoty częściowe w miarę potrzeby, sprawdzonej na podstawie preliminarza przychodów, a to z zastrzeżeniem obliczenia się na podstawie rachunku rocznego i jeżeli koncesyonaryusze będą o to prosili na sześć tygodni przed terminem płatności.

Gdyby po ostatecznem stwierdzeniu rachunku rocznego, który przedstawić należy najpóźniej w przeciągu trzech miesięcy po upływie roku ruchu, okazało się, że zaliczki wymierzono za wysoko, koncesyonaryusze winni niezwłocznie zwrócić otrzymaną nadwyżkę z sześcioprocentowymi odsetkami.

Z roszczeniem do dopłaty od państwa zgłaszać się należy najpóźniej w przeciągu roku po upływie odpowiedniego roku ruchu, w przeciwnym razie roszczenie to upada.

§. 5.

Kwotę, którą Rząd zapłaci w skutek przyjęcia gwarancyi, uważać należy tylko za zaliczkę podlegającą oprocentowaniu po cztery od sta rocznie.

Gdy czysty dochód kolei przewyższy zagwarantowaną sumę roczną, nadwyżka odsyłana być ma niezwłocznie Rządowi na spłacenie udzielonej zaliczki z odsetkami aż do całkowitego umorzenia.

W przypadku tym zaspokojenie płatnych odsetek ma pierwszeństwo przed zwrotem zaliczek.

Pretensye państwa z tytułu tych zaliczek lub odsetek, nie wypłaconych jeszcze Rządowi w chwili, gdy koncesya moc swoją utraci, lub gdy kolej zostanie odkupiona, zaspokojone będą z pozostałego jeszcze majątku przedsiębiorstwa.

§. 6.

Koszta notowania papierów na giełdach krajowych i zagranicznych, opłaty stęplowe od kuponów jakoteż podatki, które po upływie lat swobody podatkowej przedsiębiorstwo ma opłacać, wolno umieszczać w rachunku ruchu jako pozycję wydatkową.

Toż samo rozumie się o dodatku za zawiadowstwo, płacić się mającym od pożyczki pierwszeństwa, która ma być zaciągnięta, jakoteż o podatkach i należnościach, któreby instytutowi finansowemu pożyczającemu miały być zwracane.

Od dopłat państwa niema przedsiębiorstwo opłacać podatku dochodowego.

§. 7.

Budowę kolei koncesyonowanej rozpocząć należy niezwłocznie po otrzymaniu pozwolenia do budowania i skończyć najpóźniej w przeciągu półtora roku, licząc od dnia dzisiejszego. Gotową kolej

oddać należy niezwłocznie na użytek publiczny i utrzymywać w ruchu bez przerwy przez cały okres koncesyjny.

Jako rękojmię dotrzymania powyższego terminu budowy jakoteż wybudowania i urządzenia kolei zgodnie z koncesyą, dać mają koncesyonaryusze na żądanie Rządu stosowną kaucyę w tych papierach wartościowych, w których wolno lokować pieniądze sieroce.

W razie niedotrzymania powyższego zobowiązania z winy koncesyonaryuszów, kaucya ta uznana być może za przepadłą.

§. 8.

Do wybudowania kolei koncesyonowanej nadaje się koncesyonaryuszom prawo wywłaszczenia podług przepisów ustawowych w tej mierze obowiązujących.

Takież samo prawo nadane będzie koncesyonaryuszom do wybudowania tych kolei podjazdowych, których budowę Rząd ze względu na dobro publiczne uznałby za potrzebną.

§. 9.

We względzie budowy kolei koncesyonowanej i ruchu na niej zastosować się powinni koncesyonaryusze do osnowy niniejszego dokumentu koncesyjnego, do warunków koncesyjnych, które Ministerstwo kolei żelaznych ustanowiło i innych zarządzeń jakie w tym względzie będą wydane, jakoteż do istniejących w tej mierze ustaw i rozporządzeń, mianowicie do ustawy o koncesyach na koleje żelazne z dnia 14. września 1854, Dz. u. p. Nr. 238, i Porządku ruchu kolei z dnia 16. listopada 1851, Dz. u. p. Nr. 1 z r. 1852, tudzież do ustaw i rozporządzeń, któreby w przyszłości zostały wydane.

Pod względem ruchu będzie można odstąpić od środków bezpieczeństwa i przepisów ruchu ustanowionych w Porządku ruchu kolei żelaznych i w odnośnych postanowieniach dodatkowych o tyle, o ile ze względu na szczególne stosunki obrotu i ruchu koncesyonowanej kolei lokalnej a w szczególności ze względu na zmniejszoną chyżość, Ministerstwo kolei żelaznych uzna to za dopuszczalne, a trzymać się należy osobnych przepisów ruchu, które w tej mierze wyda Ministerstwo kolei żelaznych.

§. 10.

Budowa kolei koncesyonowanej wykonana być ma podług zarządzeń, jakie w tej mierze wyda Ministerstwo kolei żelaznych pod bezpośrednim kierunkiem i nadzorem Ministerstwa kolei żelaznych a względnie funkcyonaryuszów, których Ministerstwo do tego wydeleguje.

Budowa i dostawy powierzane być mają na podstawie projektu szczegółowego i kosztorysu ułożonego przy odpowiednim wpływie funkcjonaryszów rządowych, z bezpośrednim współdziałaniem Rządu i ile możności według warunków stosowanych pospolicie przy budowie kolei państwa.

Roboty budownicze powierzać należy oddzielnie od gromadzenia kapitału.

O ile objęciem akcji zakładowych zapewnione być mają dostawy materiałów i odstąpienia gruntów, wartość ich jakoteż wszelkich innych świadczeń, oceniona być ma w porozumieniu między Rządem a stronami interesowanymi, gdyby zaś porozumienie nie przyszło do skutku, drogą dobrowolnego sądowego oszacowania.

Wszelkie materiały budowlane, tudzież przedmioty taboru, szyny i wszelkie części składowe kolei, jakoteż wszelkie przedmioty do jej urządzenia nabywać należy wyłącznie z fabryk tutejszo-krajowych.

Wyjątku od tego postanowienia dozwolić może Ministerstwo kolei żelaznych w porozumieniu z Ministerstwem handlu tylko w takim razie, gdyby udowodniono, że fabryki krajowe nie zdołają dostarczyć wszystkiego pod temi samymi warunkami, co się tyczy ceny, gatunku i czasu dostawy, jakie oferują fabryki zagraniczne.

Przy robotach budowlanych zatrudniać należy głównie robotników tutejszo-krajowych.

§. 11.

Do wykonania koncesyonowanego przedsiębiorstwa kolejowego nadaje się koncesyonaryuszom prawo utworzenia za osobnem zezwoleniem Rządu i pod warunkami, które on ustanowi, osobnej spółki akcyjnej, która wniść ma we wszystkie prawa koncesyonaryuszów.

Koncesyonaryusze są upoważnieni zaciągnąć pod warunkami, które Rząd ustanowi, pożyczkę pierwszeństwa na udziałowe zapisy długu rozłożoną w sumie imiennej najwięcej 1,000.000 K po cztery od sta oprocentowaną a która umorzona być ma w przeciągu lat 76, licząc od dnia nadania koncesyi.

Zbycie tej pożyczki pierwszeństwa odbyć się ma według zarządzeń, jakie Rząd wyda.

Cyfra kapitału zakładowego rzeczywistego jakoteż imiennego podlega zatwierdzeniu Rządu.

W tym względzie przyjmuje się za zasadę, że oprócz kosztów na sporządzenie projektu, budowę i urządzenie kolei łącznie z kosztami sprawienia taboru kolejowego, za zezwoleniem Rządu rzeczywiście wyłożonych i należycie udowodnionych, tudzież kwoty, którą Rząd wyznaczy na zakupno

zapasu materiałów i dotacji kasowych łącznie z odsetkami interkalarnymi, ratami amortyzacyjnymi w ciągu czasu budowy rzeczywiście zapłaconymi i stratą na kursie rzeczywiście poniesioną przy gromadzeniu kapitału, żadne wydatki jakiegobądź rodzaju nie mogą być liczone.

Gdyby po zupełnem wyczerpaniu kapitału zakładowego jeszcze jakie nowe budowle wystawione lub urządzenia ruchu pomnożone być miały, koszta przez to poniesione mogą być doliczone do kapitału zakładowego, jeżeli Rząd pozwolił na wzniesienie projektowanych nowych budowli lub pomnożenie urządzeń ruchu i jeżeli koszta będą należycie wykazane.

Statut spółki, formularze emitować się mających obligacji pierwszeństwa i akcji, jakoteż kontrakt zbycia pożyczki pierwszeństwa podlegają zatwierdzeniu Rządu.

W statucie Spółki akcyjnej, która ma być utworzona, zamieścić należy postanowienie, że wszyscy członkowie grona kierującego (rady zawodowej, dyrekcyi), winni być obywatelami austriackimi i winni mieć siedzibę w królestwach i krajach w Radzie państwa reprezentowanych.

§. 12.

Transporty wojskowe przewożone być muszą po cenach taryfowych niższych. Taryfę wojskową stosuje się do przewozu osób i rzeczy według postanowień, które tak w tej mierze jak i względem ulg dla podróżujących wojskowych kiedykolwiek na austriackich kolejach państwa obowiązywać będą.

Postanowienia te stosowane będą także do Obrony krajowej i Pospolitego ruszenia obu połów monarchii, do strzelców krajowych tyrolskich i do żandarmeryi a to nie tylko gdy podróżują kosztem skarbu, lecz także gdy jadą po służbie o własnym koszcie na ćwiczenia wojskowe i zgromadzenia kontrolne.

Koncesyonaryusze zobowiązują się przystąpić do zawartej przez austriackie spółki kolejowe umowy względem zakupienia i utrzymywania w pogotowiu środków do transportów wojskowych, pomagania sobie nawzajem swoją służbą i swoimi taborami w razie przewożenia większych transportów wojskowych, do przepisów dla kolei żelaznych na wypadek wojny, jakie będą kiedykolwiek obowiązywały, jakoteż do umowy dodatkowej o przewożeniu na rachunek skarbu wojskowego obłożnie chorych i rannych, która weszła w wykonanie od dnia 1. czerwca 1871.

Przepis dotyczący się przewożenia transportów wojskowych kolejami żelaznymi, który kiedykolwiek

będzie obowiązywał, tudzież przepisy dla kolei żelaznych na wypadek wojny, jakie będą kiedykolwiek obowiązywały, nabywają dla koncesjonaryuszów mocy obowiązującej od dnia otwarcia ruchu na kolei koncesjonowanej. Przepisy rzeczzonego rodzaju, które dopiero po tym terminie zostaną wydane i w Dzienniku ustaw państwa nie będą ogłoszone, staną się dla koncesjonaryuszów obowiązującymi wtedy, gdy zostaną im urzędownie podane do wiadomości.

Koncesjonaryusze zobowiązują się przy obsadzeniu posad mieć wzgląd na wysłużonych podoficerów armii, marynarki wojennej i obrony krajowej w myśl ustawy z dnia 19. kwietnia 1872, Dz. u. p. Nr. 60.

§. 13.

Do przewozu korpusów straży cywilnej (Straży bezpieczeństwa, Straży skarbowej itp.) mają być podobnie stosowane zniżenia taryfowe, służące dla transportów wojskowych.

§. 14.

Ruch na kolei będącej przedmiotem niniejszego dokumentu koncesyjnego, będzie utrzymywała na rachunek koncesjonaryuszów c. k. uprzyw. Spółka kolei południowej na podstawie kontraktu ruchu, który ma być zawarty za zezwoleniem c. k. Rządu.

Zastrzega się jednak Rządowi prawo objęcia każdego czasu ruchu na kolei koncesjonowanej i utrzymywania go aż do upływu okresu koncesyjnego na rachunek koncesjonaryuszów. W przypadku tym koncesjonaryusze będą obowiązani zwracać Rządowi kosztą z powodu tego utrzymywania ruchu rzeczywiście poniesione lub według okoliczności ryczałtowo oznaczone. Zresztą warunki utrzymywania ruchu przepisane będą w kontrakcie, który Rząd zawrze w tym względzie z koncesjonaryuszami.

Dopóki kolej będzie istotnie używała gwarancji państwa lub dopóki zaliczki z tytułu gwarancji wypłacone, nie będą państwu zwrócone, Rząd będzie miał prawo wydawania według własnego uznania postanowień co do urządzeń ruchu, co do ustanowienia taryf dla przewozu osobowego i towarowego, jakoteż klasyfikacji towarów i wszelkich warunków pobocznych, tyczących się przewozu towarów, tudzież świadczeń przedsiębiorstwa kolejowego na rzecz niektórych gałęzi służby publicznej, mianowicie na rzecz zarządu pocztowego i zakładu telegrafów państwa, przyczem będzie miał wzgląd na istniejące stosunki obrotu.

Po upływie tego czasu, Spółka stosować się ma do ustanowionych warunków ruchu a względnie do odnośnych postanowień, zawartych w kontrakcie ruchu.

Zresztą uregulowanie taryf pasażerskich i towarowych, jakoteż świadczeń na cele publiczne, zastrzeżone jest na zawsze ustawodawstwu i koncesjonaryusze obowiązani są poddać się takiej regulacji.

§. 15.

Koncesjonaryusze obowiązani są pod warunkami i zastrzeżeniami w artykule XII ustawy z dnia 31. grudnia 1894, Dz. u. p. Nr. 2 z r. 1895, podaniem, dozwolić Rządowi na jego żądanie każdego czasu współużywania kolei do obrotu między kolejami już istniejącymi lub dopiero w przyszłości powstać mającymi, na których Rząd ruch utrzymuje, w taki sposób, że Rząd będzie mógł z prawem ustanawiania taryf przysyłać lub pozwolić przysyłać tak całe pociągi jak i pojedyncze wozy koleją współużywaną lub niektórymi jej częściami, za opłatą stosownego wynagrodzenia.

§. 16.

Trwanie koncesyi z obroną przeciw zakładaniu nowych kolei w myśl §fu 9go, lit. b) ustawy o koncesjach na koleje żelazne oznacza się na lat dziewięćdziesiąt, licząc od dnia dzisiejszego, a po upływie tego czasu utraci ona moc swoją.

Rząd może także przed upływem rzeczzonego czasu uznać koncesję za nieistniejącą nadal, gdyby określone w §fie 7ym zobowiązania pod względem rozpoczęcia i skończenia budowy, tudzież otwarcia ruchu nie były dopełnione z winy koncesjonaryuszów, o ile przekroczenie terminu nie da się usprawiedliwić w myśl §u 11go ustawy o koncesjach na koleje żelazne.

§. 17.

Rząd zastrzega sobie prawo odkupienia kolei koncesjonowanej po jej wybudowaniu i otwarciu na niej ruchu kiedykolwiek, pod następującymi warunkami:

1. Wynagrodzenie zapłacić się mające w razie odkupienia będzie polegało na tem, że państwo weźmie na siebie spłacenie w miejsce koncesjonaryuszów pożyczki pierwszeństwa w §. 11 oznaczonej i wszelkich innych pożyczek hipotecznych, jakieby koncesjonaryusze za zezwoleniem Rządu zaciągnęli w kwotach zalegających jeszcze jako nieumorzonych w chwili odkupienia a nadto kwotę kapitału akcyjnego zalegającą jeszcze w chwili odkupienia spłaci gotówką lub obligacjami długu państwa.

Obligacje te liczone będą w takim razie po kursie pieniężnym średnim, jaki obligacje długu państwa tego samego rodzaju, notowane urzędownie

na giełdzie wiedeńskiej, będą miały w ciągu półroczu bezpośrednio poprzedzającego.

2. Przez odkupienie kolei i od dnia tego odkupienia przechodzi na państwo za wypłatą wynagrodzenia pod l. 1 przepisanego bez dalszej zapłaty własność wolna od ciężarów a względnie obciążona tylko zalegającą jeszcze resztą pożyczki za zezwoleniem Rządu zaciągniętej i używanie kolei niniejszem koncesyjonowanej ze wszystkimi do niej należącymi ruchomościami i nieruchomościami, licząc tu także tabor wozowy, zapasy materiałów i kasowe, a według okoliczności koleje podjazdowe własnością koncesjonariuszów będące i przedsiębiorstwa poboczne Spółki, jakoteż fundusze obrotowe i zasobne z kapitału zakładowego utworzone, o ileby te ostatnie za zezwoleniem Rządu nie były już użyte stosownie do swego przeznaczenia.

3. Odkupienie na rzecz państwa nastąpić ma w każdym przypadku z rozpoczęciem się roku kalendarzowego, uchwała zaś Rządu, tycząca się odkupienia, oznajmiona będzie przedsiębiorstwu kolejowemu najpóźniej aż do 31. października roku bezpośrednio poprzedniego w formie deklaracji.

W deklaracji tej oznaczone będą następujące szczegóły:

- a) termin, od którego nastąpi odkupienie;
- b) przedsiębiorstwo kolejowe, będące przedmiotem odkupienia i inne przedmioty majątku, które bądź jako przynależność przedsiębiorstwa kolejowego bądź na zaspokojenie pretensyi państwa z tytułu gwarancyi (§. 5) lub z jakichkolwiek tytułów prawnych przejść mają na państwo;
- c) kwota ceny odkupu, którą państwo zapłacić ma przedsiębiorstwu kolejowemu (l. 1), według okoliczności obliczona tymczasowo z zastrzeżeniem późniejszego sprostowania, z oznaczeniem terminu i miejsca płatności.

4. Rząd zastrzega sobie prawo ustanowienia jednocześnie z doręczeniem deklaracji co do odkupienia, osobnego komisarza do czuwania nad tem, żeby stan majątku, począwszy od tej chwili, nie został zmieniony na szkodę państwa.

Począwszy od chwili oznajmienia o odkupieniu, wszelka sprzedaż lub obciążenie nieruchomości majątkowych, w deklaracji o odkupieniu wymienionych, podlega przyzwoleniu osobnego komisarza.

Toż samo rozumie się o wszelkiem przyjęciu nowych zobowiązań, przekraczających granicę regularnego sprawowania interesów lub uzasadniających trwale obciążenie.

5. Koncesjonariusze obowiązani są mieć o to staranie, żeby Rząd mógł w dniu na odkupienie wy-

znaczonym, objąć w fizyczne posiadanie wszystkie przedmioty majątku w deklaracji o odkupieniu wymienione.

Gdyby koncesjonariusze nie uczynili zadość temu zobowiązaniu, Rząd będzie miał prawo nawet bez ich zezwolenia i bez wdania się sądu, objąć w fizyczne posiadanie przedmioty majątku powyżej oznaczone.

Począwszy od chwili odkupienia, ruch na kolei odkupionej odbywać się będzie na rachunek państwa a przeto od tej chwili wszelkie dochody ruchu przechodzić będą na rzecz państwa, wszelkie zaś wydatki ruchu na karb państwa.

Czyste dochody, jakie okażą się z obrachunku aż do chwili odkupienia, pozostaną własnością przedsiębiorstwa kolejowego, które natomiast odpowiadać ma samo za wszelkie należności obrachunkowe i za wszelkie inne długi pochodzące z budowy i ruchu kolei aż do chwili powyższej.

6. Rząd zastrzega sobie prawo zahipotekowania na podstawie deklaracji o odkupieniu (l. 3), prawa własności państwa na wszystkich nieruchomościach majątkowych w skutek odkupienia na państwo przechodzących.

Koncesjonariusze obowiązani są oddać Rządowi na jego żądanie do rozporządzenia wszelkie dokumenty prawne, jakichby od niego do tego celu potrzebował.

§. 18.

Gdy koncesya upływie i od tego dnia, w którym to nastąpi, przechodzi na państwo bez wynagrodzenia wolna od ciężarów własność i używanie kolei koncesyjonowanej i wszystkich ruchomych i nieruchomych przynależności, licząc tu także tabor wozowy, zapasy materiałów i kasowe, koleje podjazdowe i przedsiębiorstwa poboczne, gdyby je koncesjonariusze posiadali, jakoteż fundusze obrotowe i zasobne z kapitału zakładowego utworzone, w rozmiarze wzmiankowanym w §. 17, l. 2.

Tak wtedy gdy koncesya upływie jak i w razie odkupienia kolei (§. 17), zatrzymają koncesjonariusze na własność fundusz zasobny, utworzony z własnych dochodów przedsiębiorstwa i aktywa obrachunkowe, jeżeliby istniały, tudzież te osobne zakłady i budynki z własnego majątku wzniesione lub nabyte, do których zbudowania lub nabycia Rząd upoważnił koncesjonariuszów z tym wyraźnym dodatkiem, że nie mają stanowić przynależności kolejowej.

§. 19.

Po utworzeniu się Spółki akcyjnej w §. 11 przewidzianej, komisarz przez Rząd ustanowiony będzie miał także prawo bywania na posiedzeniach Rady zawiadowczej lub innej reprezentacji, przedstawiającej grono kierujące Spółki, jakoteż na walnych zgromadzeniach ile razy uzna to za potrzebne, i zawieszania wszelkich takich uchwał lub zarządzeń, któreby się ustawom, koncesyi lub statutowi Spółki sprzeciwiały albo były szkodliwe publicznemu dobru i interesowi finansowemu skarbu państwa dającego gwarancję; w przypadku jednak takim komisarz winien rzecz przedstawić natychmiast Ministerstwu

kolei żelaznych do decyzji, która wydana być ma niezwłocznie i będzie dla Spółki obowiązująca.

§ 20

Nadto zastrzega sobie Rząd prawo, że gdyby pomimo poprzedniego ostrzeżenia dopuszczono się ponownie naruszenia lub zaniedbania obowiązków, w dokumencie koncesyjnym lub ustawami przepisanych, będzie temu zapobiegał środkami odpowiadającymi ustawom, a według okoliczności uzna koncesyę za nieistniejącą nadal jeszcze przed upływem czasu, na który została nadana.

Wittek r. w.